

HE 81/2017 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain 57 ja 66 §:n muuttamisesta sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvoverolain, polttoainemaksusta annetun lain ja ajoneuvolain rangaistussäännöksiä siten, että rikosoikeudellisista toimenpiteistä luovuttaisiin silloin kun rangaistavaksi säädetystä teosta voi myös seurata hallinnollisena sanktiona määrätävä ajoneuvoveron lisävero. Lisävero jäisi siten ainoaksi sanktioksi tällaisesta teosta.

Samalla ajoneuvoverorikkomuksen ja polttoainemaksurikkomuksen rangaistusvastuuta täsmennettäisiin. Esityksessä ehdotetaan lisäksi lakitekhnisiä tarkennuksia rikesakkorikkomuksista annettuun lakiin liikennekäytöstä poistettujen ajoneuvojen osalta.

Ajoneuvoverolakiin lisättäisiin myös säännös, joka mahdollistaisi ajoneuvoveron valvonnan teknisin keinoin.

Lait ovat tarkoitettut tulemaan voimaan mahdollisimman pian.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT	3
1 JOHDANTO	3
2 NYKYTILA	3
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	3
2.2 Nykytilan arviointi	7
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET	9
3.1 Tavoitteet	9
3.2 Keskeiset ehdotukset.....	9
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	10
4.1 Taloudelliset vaikutukset	10
4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	11
4.3 Vaikutukset kansalaisen asemaan	11
5 ASIAN VALMISTELU	11
5.1 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen.....	12
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	14
1 LAKIEHDOTUSTEN PERUSTELUT.....	14
1.1 Ajoneuvoverolaki.....	14
1.2 Laki polttoainemaksusta	14
1.3 Ajoneuvolaki.....	15
1.4 Laki rikesakkorikkomuksista	15
2 VOIMAANTULO.....	16
3 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS.....	16
LAKIEHDOTUKSET	17
Laki ajoneuvoverolain 57 ja 66 §:n muuttamisesta.....	17
Laki polttoainemaksusta annetun lain 32 §:n muuttamisesta.....	18
Laki ajoneuvolain 96 §:n muuttamisesta.....	19
Laki rikesakkorikkomuksista annetun lain 10 §:n muuttamisesta	20
LIITE	21
RINNAKKAISTEKSTIT	21
Laki ajoneuvoverolain 57 ja 66 §:n muuttamisesta.....	21
Laki polttoainemaksusta annetun lain 32 §:n muuttamisesta.....	23
Laki ajoneuvolain 96 §:n muuttamisesta.....	24
Laki rikesakkorikkomuksista annetun lain 10 §:n muuttamisesta	25

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Ne bis in idem -kiellolla tarkoitetaan oikeusperiaatteen ”ei kahta kertaa samassa asiassa” -kieltoa. Jos asiassa on annettu lopullinen ratkaisu, samasta teosta ei voida enää rangaista.

Euroopan ihmisoikeussopimuksen 7. lisäpöytäkirjan 4 artiklassa määrätään ne bis in idem -kiellosta siten, että ketään ei saa saman valtion tuomiovallan nojalla tutkia uudelleen tai rangaista oikeudenkäynnissä rikoksesta, josta hänet on jo lopullisesti vapautettu tai tuomittu syylliseksi kyseisen valtion lakien ja oikeudenkäyntimenettelyn mukaisesti. Myös kansalaisoikeuksia ja poliittisia oikeuksia koskevan kansainvälisen yleissopimuksen 14 artiklan 7 kohdassa ja EU:n perusoikeuskirjan 50 artiklassa on määräykset tällaisesta kaksoisrangaistuksen kiellosta. Kiellon katsotaan sisältyvän myös Suomen perustuslain yksilön oikeusturvaa koskevan 21 §:n 2 momentin säännökseen oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin takeista, jotka on lailla turvattava.

Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen ratkaisukäytännössä kiellon soveltamisala ei rajoitu vain varsinaisiin rikosoikeudellista rangaistusta koskeviin tuomioihin, vaan se ulottuu myös erilaisiin rangaistusluonteisiin hallinnollisiin seuraamuksiin. Veronkorotus ja tullinkorotus ovat tällaisia rangaistusluonteisia hallinnollisia seuraamuksia, jos korotus voidaan määrätä teosta, josta voi seurata myös rikosoikeudellinen rangaistus.

Korkein hallinto-oikeus antoi 23 päivänä joulukuuta 2015 kaksoisrangaistavuudesta vuosikirjapäätöksen KHO:2015:186, jossa otetaan kantaa siihen, koskeeko kaksoisrangaistavuuden kiello ajoneuvoverolain (1281/2003) 47 a §:ssä tarkoitettua lisäveroseuraamusta. Päätöksessä todetaan, että jos käyttökiellossa olevan ajoneuvon käyttämisestä on annettu rikosoikeudellinen seuraamus, samasta teosta ajoneuvoverolain mukaan maksuunpantavaa lisäveroa on pidettävä Euroopan ihmisoikeussopimuksen 7. lisäpöytäkirjan 4 artiklassa tarkoitettuna mielessä rikosoikeudellisen luonteen omaavana sanktiona. Näin ollen samaan vastaajaan ei voi samasta teosta kohdistua sekä rikosoikeudellista menettelyä että lisäveroa hallinnollisena seuraamuksena.

Yhdenvertaisuuden ja ajoneuvoveron tehokkaan veronkannon turvaamiseksi ehdotetaan, että rangaistus käyttökiellossa olevan tai ajokieltoon määrätyn ajoneuvon käyttämisestä, rekisteri-ilmoituksen laiminlyönnistä sekä koekilpien ja siirtoluvan väärinkäytöstä jätettäisiin määräämättä, jos samasta teosta voidaan määrätä hallinnollisena sanktiona ajoneuvoverolain 47 a §:n mukaan maksuunpantava lisävero. Näissä tapauksissa lisävero jäisi siten ainoaksi seuraamukseksi.

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Lainsäädäntö

Ajoneuvoverolain mukaan ajoneuvoveroa suoritetaan Suomessa rekisteröidystä tai Suomessa käytettävästä ajoneuvosta. Ajoneuvovero koostuu perusverosta ja käyttövoimaverosta. Veron-

kantoviranomaisena toimii Liikenteen turvallisuusvirasto. Ahvenanmaan maakunnassa veron kuitenkin kantaa Ahvenanmaan valtionvirasto.

Veroa on suoritettava ajoneuvoliikennerekisteriin, jäljempänä *rekisteri*, merkityistä ajoneuvoluokkiin M ja N kuuluvista ajoneuvoista. Verovelvollisena on pääsääntöisesti ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja tai haltija. Jos verovelvollisia on enemmän kuin yksi, he ovat yhteisvastuussa veron suorittamisesta.

Ajoneuvoverolain 2 päivänä marraskuuta 2007 voimaantulleen 4 a §:n mukaan veroa ei kanneta ajoneuvosta, joka on poistettu liikennekäytöstä ajoneuvolain (1090/2002) 66 c §:n mukaisesti. Vero siis maksuunpannaan rekisteriin ilmoitettujen käyttöpäivien mukaan. Ajoneuvoa katsotaan käytettävän liikenteessä kunnes se ilmoitetaan liikennekäytöstä poistetuksi tai lopullisesti poistetuksi. Liikennekäytöstä poisto katkaisee ajoneuvoveron ja liikennevakuutusmaksun kertymisen. Ajoneuvon liikennekäytöstä poistosta säädetään ajoneuvojen rekisteröinnistä annetun valtioneuvoston asetuksen (893/2007) 12 §:ssä. Mahdollisuus poistaa ajoneuvo liikennekäytöstä ilman rekisterikilpien palauttamista laajennettiin 15 päivänä marraskuuta 2015 koskemaan kaikkia moottorikäyttöisiä ajoneuvoja. Liikennekäytöstä poiston ilmoittamisesta on helpotettu luomalla sähköisiä palveluja. Rekisteri-ilmoitus liikennekäytöstä poistosta maksaa sähköisessä palvelussa kuusi euroa ja käyttöönotto on ilmainen. Kyseiset ilmoitukset voidaan tehdä ympäri vuorokauden.

Jotta liikennekäytöstä poistettua ajoneuvoa ei käytettäisi liikenteessä, ajoneuvoverotuksessa otettiin käyttöön lisävero-niminen hallinnollinen seuraamus. Jos liikenteessä tavataan rekisteröimätön tai liikennekäytöstä poistettu ajoneuvoveron alainen ajoneuvo, Liikenteen turvallisuusvirasto maksuunpanee ajoneuvoveron lisäveroä verovelvolliselle ajoneuvoverolain 47 a §:n mukaisesti. Lisäveron määrä on ajoneuvosta 12 kuukauden ajanjaksolta laskettu vero viisinkertaisena. Lisäveron vähimmäismääräksi on säädetty 1 000 euroa. Lisäveron määräämiseen ei liity maksuvelvollisen menettelyyn tai syyllisyyteen perustuvaa harkintaa.

Ajoneuvoverolain 57 §:n mukaan veroa valvovat Liikenteen turvallisuusvirasto, poliisi, Rajavartiolaitos sekä Tulli. Veroa valvotaan liikennevalvonnassa ja katsastuksen yhteydessä.

Ajoneuvoverolain 66 §:n mukaan rangaistuksesta ajoneuvoveron lainvastaisesta välttämisestä ja sen yrittämisestä säädetään rikoslain (39/1889) veropetosta koskevista säännöksissä. Henkilö, joka kuljettaa ajoneuvoa, josta on eräänäntynyt ajoneuvoveroa suorittamatta, on tuomittava ajoneuvoverorikkomuksesta sakkoon. Samoin on tuomittava ajoneuvon omistaja tai haltija, joka on luovuttanut tällaisen ajoneuvon toisen kuljettavaksi.

Polttoainemaksusta annetun lain (1280/2003) mukaan polttoainemaksua on suoritettava ajoneuvosta, jossa käytetään moottoribensiiniä tai dieselöljyä lievemmin verotettua polttoainetta. Polttoainemaksu kannetaan maksuvelvollisuuden aiheuttavan polttoaineen käytön estämiseksi ja tämän mukaisesti polttoainemaksun määrä on säädetty korkeaksi. Esimerkiksi henkilöautosta polttoainemaksu on 330 euroa päivältä. Polttoainemaksu kannetaan niin monelta päivältä, jona ajoneuvo on käytön toteamiseen mennessä yhtäjaksoisesti ollut Suomessa, kuitenkin enintään 20 päivältä yhtä valvonnassa havaittua polttoainemaksun aiheuttavan polttoaineen käyttöä kohden.

Polttoainemaksun maksuunpanee Liikenteen turvallisuusvirasto, Ahvenanmaan maakunnassa kuitenkin Ahvenanmaan valtionvirasto. Polttoaineiden käyttöä valvovat poliisi, Rajavartiolaitos ja Tulli.

Polttoainemaksurikkomuksesta tuomitaan lain 32 §:n mukaan sakkoon se, joka kuljettaa ajoneuvoa, josta on eräänynyt polttoainemaksua suorittamatta. Polttoainemaksun lainvastaiseen välttämiseen ja sen yrittämiseen ei sovelleta rikoslain veropetosta koskevia säännöksiä, jos rikosoikeudellinen seuraamus tulisi määrättäväksi samalle henkilölle, jolle hallinnollinen rangaistusluonteinen seuraamus on määrätty tai voitaisiin määrätä taikka josta tämä voi joutua vastuuseen verovastuuta koskevien säännösten nojalla.

Ajoneuvolaissa säädetään liikenteessä käytettävien ajoneuvojen luokituksista, hallintalaitteista, varusteista, järjestelmistä, osista, ympäristöominaisuuksista, hyväksymisestä liikenteeseen ja rekisteröinnistä.

Ajoneuvoverolaissa ja polttoainemaksusta annetussa laissa rangaistavaksi säädettyjen käyttökieltojen rikkomisen lisäksi myös ajoneuvolain 96 §:ssä säädetään käyttö- tai ajokiellon rikkomisesta sekä koenumerotodistuksen ja siirtoluvan väärinkäyttämisen rankaisemisesta.

Ajoneuvon käyttökiellolla tarkoitetaan sitä, että liikenteessä ei saa käyttää autoa, josta ajoneuvovero on eräänynyt, joka on ilmoitettu liikennekäytöstä poistetuksi, jonka rekisteröintivoitteita ei ole noudatettu tai jota ei ole määräaikaikatsastettu. Ajoneuvon katsotaan olevan käyttökiellossa myös silloin, kun ajoneuvon järjestelmää, osaa, erillistä teknistä yksikköä tai varustetta ei ole asianmukaisesti hyväksytty liikenteeseen, tai katsastuksessa määrätty korjauskehotukset on laiminlyöty. Ajoneuvo on käyttökiellossa myös, jos muutokatsastusvelvollisuus, kytkentäkatsastusvelvollisuus tai liikennevakuuttamisvelvollisuus on laiminlyöty tai jos ajoneuvolle on määrätty polttoainemaksua eikä maksua ole suoritettu eräpäivään mennessä.

Ajoneuvo voidaan määrätä ajokieltoon määräaikaikatsastuksessa, jos ajoneuvon on todettu aiheuttavan välitöntä vaaraa liikenneturvallisuudelle. Ajoneuvo voidaan määrätä tienvarsitarastuksessa ajokieltoon myös ajoneuvolain 84 §:n mukaisesti, jos ajoneuvoa koskevia käyttökieltoja on rikottu. Lisäksi ajokielto voidaan määrätä, jos ulkomainen viranomainen on ilmoittanut ajoneuvon puutteellisesta kunnosta.

Ajoneuvon kohdistuva ajokielto ja käyttökielto ovat vaikutuksiltaan samanlaisia. Ajokielto on viranomaisen määräämä seuraamus tietyissä tilanteissa kun taas käyttökiellosta säädetään laissa. Käyttökielto alkaa, jos laissa säädetty edellytykset täyttyvät.

Siirtolupa ja koenumerotodistus ovat ajoneuvolain 66 f §:n mukaisia väliaikaisia poikkeuslupia, jotka oikeuttavat Suomessa ensirekisteröimättömän tai liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon rajoitettuun tilapäiseen käyttöön liikenteessä. Mikäli siirtolupaa tai koenumerotodistusta käytetään lupaehtojen vastaisesti, katsotaan kyseessä olevan rekisteröimätön tai liikennekäytöstä poistettu käyttökiellossa oleva ajoneuvo.

Rikesakkorikkomuksista annetun lain (986/2016) 10 §:n mukaan katsastamattoman, rekisteröimättömän tai liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon ajoneuvolain 8 §:n 1 momentin tai 85 §:n 1 momentin vastaisesta tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta käyttämisestä määrätään kuljettajalle 70 euron suuruinen rikesakko. Ajoneuvolain 64 §:n 1 momentissa tarkoitettun muun kuin ajoneuvon liikennekäyttöä koskevan rekisteritietoilmoituksen tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta tekemättä jättämisestä määrätään ajoneuvon omistajalle tai haltijalle 70 euron suuruinen sakko.

Kaksoisrangaistuksen kielto oikeus- ja verotuskäytännössä

Korkeimman hallinto-oikeuden vuosikirjapäätöksen (KHO:2015:186) mukaan henkilölle oli määrätty maksettavaksi ajoneuvoverolain mukaista ajoneuvoveron lisäveroa, koska liikennekäytöstä poistettua ajoneuvoa oli käytetty liikenteessä. Lisäksi henkilölle oli saman tapahtuman seurauksena määrätty ajoneuvolain 84 §:n ja 96 §:n nojalla sakkorangaistus ajoneuvorikkomuksesta, jonka teonkuvauksena rangaistusvaatimuksessa on ajokiellossa olevan ajoneuvon käyttäminen liikenteeseen ja määräaikaikatsastamattoman ajoneuvon käyttäminen liikenteessä. Määrätty sakkorangaistus oli lainvoimainen.

Korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisun mukaan henkilöä vastaan on nostettu syyte samasta teosta, jos henkilön aikaisemmin saama tuomio ja uusi syyte koskevat samoja tai olennaisesti samoja tosiseikkoja. Koska menettelyjen kohteena olleet tosiseikat eivät eroa toisistaan, on se teko, jonka johdosta henkilö on jo saanut sakkorangaistuksen, olennaiselta osaltaan sama kuin se teko, jonka perusteella hänen maksettavakseen on määrätty ajoneuvoverolain mukainen rikosoikeudellisena seuraamuksena pidettävä ajoneuvoveron lisävero. Korkein hallinto-oikeus katsoi, että ne bis in idem -periaate estää siten tässä tilanteessa ajoneuvoveron lisäveron määrämisen.

Korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisun perusteella verotuskäytännössä katsotaan ajoneuvoveron lisäveron kanssa samasta teosta annettaviksi rangaistuksiksi ajoneuvoon liittyvien käyttökieltojen ja ajoneuvoon kohdistuvien ajokieltojen rikkomisesta annetut rangaistukset ja siirtolupien ja koenumerotodistusten väärinkäytöstä annetut rangaistukset.

Ajoneuvolain 84 §:n mukaista viranomaisen määräämää ajokieltoa ei sen sijaan voida pitää rikosoikeudellisena seuraamuksena, vaan kyseessä on viranomaisen määräämä turvaamistoimi, jolla estetään ajoneuvon käyttö kunnes ajoneuvoon liittyvät puutteellisuudet on korjattu. Ajokiellon määrääminen ei siten estä lisäveron määräämistä. Vasta kyseisen ajokiellon rikkomisen voi johtaa rangaistukseen ja aiheuttaa kaksinkertaisen rangaistavuuden tilanteen. Myös silloin kun ajoneuvon rekisterikilvet on poistettu ajoneuvoverolain 58 §:n mukaisesti, kyseessä on hallinnollinen turvaamistoimi. Ajoneuvo voi olla käyttökiellossa erääntyneen autoveron takia, mutta kyseessä olevan käyttökiellon rikkomista ei ole säädetty rangaistavaksi. Poliisi voi antaa virka-apua ajoneuvon käytön estämiseksi ja ajoneuvo voidaan tarvittaessa ottaa veroviranomaisen haltuun, kunnes vero on suoritettu. Kyseiset menettelyt eivät ole rangaistuksia vaan autoveroon liittyviä turvaamistoimia. Lisäveron määräämistä ei estä myöskään tilanne, jossa epäkuntoisen ajoneuvon kuljettajaa rangaistaan liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tai törkeästä vaarantamisesta rikoslain 23 luvun 1 §:n perusteella. Näissä tilanteissa kyseessä ei ole käyttökiellon tai ajokiellon rikkomista koskeva rangaistus vaan ajoneuvon kuljettajan eri tekoon kohdistuva rangaistus. Verotuskäytännössä on katsottu, että lisäveron valvontahetken yhteydessä havaituista samasta teosta annettuja rangaistuksia ovat ajoneuvoon liittyviin ominaisuuksiin tai ajoneuvon rekisterimerkintöihin liittyvien käyttökieltojen rikkomisesta annetut rangaistukset. Näin ollen kuljettajaan liittyvät rangaistavat teot kuten ylinopeus, ajo-oikeudetta ajo tai rattijuopumus, eivät vaikuta lisäveron maksuunpanoon, vaikka lisäveron valvontahetki olisi ajallisesti sama kuin edellä mainituista tai vastaavanlaisista rikoksista annettu rangaistus.

Jos ajoneuvoverovelvollinen on saanut rangaistuksen käyttökiellossa tai ajoneuvoon kohdistuvassa ajokiellossa olevan ajoneuvon käyttämisestä samassa valvontatilanteessa, jossa rekisteröimättömän tai liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon käyttö liikenteessä on tapahtunut, lisäveroa ei käytännössä nykyisin maksuunpanna ne bis in idem -kiellon takia. Ainoaksi seuraamukseksi tällaisissa tapauksissa jää valvojan viranomaisen määräämä rangaistus.

2.2 Nykytilan arviointi

Lisäveron tarkoitus on ylläpitää ajoneuvoverokertymää ja estää sellaisten ajoneuvojen käyttö liikenteessä, joista on veroa maksamatta tai jotka on ilmoitettu liikennekäytöstä poistetuiksi.

Ajoneuvoveron lisäveron määrääminen on verovelvollista koskeva hallinnollinen seuraamus, jota on pidettävä kaksoisrangaistavuuden kiellon kannalta myös rikosoikeudellisena seuraamuksena. Lisäveroa määrättäessä on tutkittava, onko verovelvolliseen kohdistunut samassa asiassa rikosprosessi.

Tällä hetkellä valvovan viranomaisen kautta tietoon tulleissa lisäveroon johtavissa tilanteissa ajoneuvoa kuljettava henkilö saa rikosoikeudellisen seuraamuksen. Jos kuljettaja ei ole verovelvollinen, lisävero maksuunpannaan verovelvolliselle, joka ajoneuvoverolain mukaan on ensisijaisesti ajoneuvon haltija ja toissijaisesti omistaja. Jos kuljettaja on verovelvollinen, lisäveroa ei maksuunpanna kenellekään. Jos lisäveroasia tulee Liikenteen turvallisuusviraston tietoon muulla tavoin, lisävero määrätään verovelvolliselle.

Koska samasta teosta voi seurata joko rikosoikeudellinen menettely tai hallinnollinen menettely tai molemmat, nykyinen tilanne on perustuslain 2 luvun 6 §:n mukaisen yhdenvertaisen kohtelun osalta ongelmallinen. Nykyinen tilanne on ongelmallinen myös väärinkäytösten estämisen kannalta. Uskottavaan veronkantoon kuuluu veron välttämisestä annettavat riittävät seuraukset.

Veronkorotusmenettelyn suhde rikosprosessiin on jo säädetty laissa erillisellä päätöksellä määrättävästä veron- tai tullinkorotuksesta (781/2013). Tämä laki mahdollistaa toimivaltaiselle veroviranomaiselle vuoden harkinta-ajan, jonka kuluessa se voi arvioida, tuleeko sanktio määrätä hallinnollisena korotuksena vai onko tapauksesta tehtävä rikosilmoitus. Valinta sitoo paitsi viranomaista itseään myös muita viranomaisia ja siitä voidaan poiketa vain tietyissä tapauksissa.

Vaikka ajoneuvoveron lisävero on veronkorotuksen kaltainen hallinnollinen seuraamus ja näitä molempia koskee ne bis in idem -kielto, eivät erillisellä päätöksellä määrättävästä veron- tai tullinkorotuksesta annetun lain menettelysäännökset sovellu lisäveron määräämiseen, eikä tällainen sääntely myöskään käytännössä toimisi lisäveron yhteydessä. Ajoneuvoveron laiminlyönti tulee useimmiten ilmi liikennevalvonnan yhteydessä. Tällöin poliisi joutuu yleensä heti päättämään, määrätäänkö asiassa lain mahdollistama sakkorangaistus vai jätetäänkö rangaistus määräämättä ja tehdään ilmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle lisäveron määräämistä varten. Toisin kuin veronkorotukseen mahdollisesti johtavat laiminlyönnit, ajoneuvoveron laiminlyöntitilanteet ovat yleensä hyvin samankaltaisia ja siten näitä tilanteita tulisi käsitellä yhdenmukaisesti. Lisävero eroaa veronkorotuksesta myös siinä, että se on määrättävä laissa mainittujen edellytysten vallitessa, eikä lisäveron määräämiseen liity veronkorotukselle tyypillistä tapauskohtaista harkintaa ja moitittavuuden arviointia.

Ajoneuvoveron alaisia ajoneuvoliikennerekisterissä olevia ajoneuvoja oli maaliskuussa 2017 noin 3,93 miljoonaa kappaletta. Kyseisistä ajoneuvoista liikenteestä poistetuiksi ilmoitettuna oli maaliskuussa 2017 noin 887 000 ajoneuvoa. Liikennekäytöstä poiston ilmoittamisen helppous ja päiväkohtaisen ajoneuvoveron nousu on johtanut liikennekäytöstä poistojen jatkuvasti lisääntyvään käyttöön.

Liikenteen turvallisuusvirastolle saapuu vuosittain noin 1 500 ilmoitusta liikennekäytöstä poistettujen ajoneuvojen käytöstä liikenteessä. Noin 60 prosenttia ajoneuvoveron lisäverosta jää maksuunpanematta, koska vastaaja on saanut sakon tai sakottamisesta on luovuttu pysäytystilanteessa. Näin ollen lisävero voidaan maksuunpanna vain tapauksissa, joissa ajoneuvon kuljettaja ei ole verovelvollinen. Seuraamus liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon käytöstä pääsääntöisesti on alle 100 euron suuruinen sakko aiemmin maksuunpannun keskimäärin 1 800 euron suuruisen lisäveron sijaan.

Nykyinen menettely, jossa Liikenteen turvallisuusvirasto joutuu tarkastamaan ennen lisäveron määräämistä, ettei ajoneuvon haltijalle tai omistajalle ole määrätty rikosoikeudellista sanktiota samasta teosta, aiheuttaa myös viranomaisille lisätyötä.

Rikesakkorikkomuksista annetun lain 10 §:n mukaan ajoneuvojen rekisteritietojen ilmoittamatta jättämisestä ei voi sakottaa. Kyseisellä muotoilulla on pyritty estämään ajoneuvoveron lisäveron aiheuttama kaksoisrangaistavuus kieltämällä ajoneuvoveron alaisten ajoneuvojen sakottaminen rekisteri-ilmoitusten laiminlyönnin osalta.

Nykyisin poliisi valvoo ajonopeuksia automaattisilla nopeusvalvontalaitteilla. Lisäksi poliisi-autoissa on otettu käyttöön rekisterikilpien automaattisia lukulaitteita, joilla liikenteessä voidaan tunnistaa katsastamattomia ajoneuvoja sekä havaita, onko ajoneuvo ilmoitettu liikennekäytöstä poistetuksi tai onko ajoneuvo käyttökiellossa maksamattoman ajoneuvoveron takia. Tällä hetkellä poliisi voi suorittaa teknistä valvontaa poliisilain (872/2011) 4 luvun 1 §:n mukaisesti. Poliisilaissa teknisellä valvonnalla tarkoitetaan jatkuvaa tai toistuvaa ajoneuvoihin, ajoneuvojen kuljettajiin, jalankulkijoihin tai yleisöön kohdistuvaa teknisellä laitteella tapahtuvaa katselua tai kuuntelua sekä äänen tai kuvan automaattista tallentamista. Poliisi saa siitä ennalta ilmoitettuaan suorittaa yleisellä paikalla tai yleisellä tiellä teknistä valvontaa yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi, rikosten ennalta estämiseksi, rikoksesta epäillyn tunnistamiseksi sekä erityisten valvontakohteiden vartioimiseksi. Poliisilain perusteella teknistä valvontaa voi kohdistaa esimerkiksi verorikosten valvontaan, mutta ei yksinomaan hallinnolliseen verovalvontaan.

Liikenteen turvallisuusvirasto ei saa käyttää liikennevalvonnan teknisiä laitteita pelkästään verovalvontaan. Liikenteen turvallisuusvirasto kuitenkin saa ajoneuvoveron valvontaan liittyviä tietoja, jos poliisin suorittamassa poliisilakiin perustuvassa teknisessä valvonnassa havaitaan liikennekäytöstä poistettu ajoneuvo. Tavallisin tilanne on se, että tieliikenteen nopeusvalvonnassa todetaan ylinopeus ja sakon määräämisen yhteydessä Liikenteen turvallisuusvirastolle ilmoitetaan, että liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon on havaittu olleen liikenteessä. Liikenteen turvallisuusvirasto maksuunpanee ajoneuvoveron lisäveron, jos maksuunpanon edellytykset täyttyvät. Nykyisten säännösten pohjalta menettelyä ei kuitenkaan ole katsottu voitavan automatisoida siten, että Liikenteen turvallisuusvirasto saisi tiedon kaikista liikennevalvonnassa kuvatuista ajoneuvoista ajoneuvoveron suorittamisen tarkistamiseksi.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on ehkäistä ajoneuvoveron välttelyä ja luoda yhdenvertainen ja ennustettava malli lisäveromenettelyyn, joka samalla selkeyttäisi hallinnollisen ja rikosoikeudellisen seuraamuksen suhdetta.

Esityksellä on tarkoitus toteuttaa lainsäädäntöön ne muutokset, jotka ovat välttämättömiä ajoneuvoveron kertymän turvaamiseksi. Lisäveron veronkiertoa ennaltaehkäisevä vaikutus palautettaisiin korkeimman hallinto-oikeuden päätöstä edeltäneelle tasolle.

Yhdenvertaisuus ja ennustettavuus toteutettaisiin siten, että tilanteissa, joihin soveltuu kaksoisrangaistavuuden kieltä, määrättäisiin aina rangaistuksen sijasta lisävero. Vastaavasti esityksessä selkeytettäisiin valvontaa suorittavan viranomaisen ja päätöksen toimeenpanevan viranomaisen tehtäviä säätämällä tilanteet, joissa rikosoikeudellisesta seuraamuksesta on luovuttava.

Niissä tilanteissa, joissa kaksoisrangaistavuuden kieltä ei tulisi sovellettavaksi, ajoneuvoverorikkomuksen ja polttoainemaksurikkomuksen rangaistusvastuu pyrittäisiin kohdistamaan henkilöihin, joilla on pääasiallinen vastuu ajoneuvon verojen suorittamisesta.

Lisäksi tavoitteena olisi mahdollistaa ajoneuvoveron valvonnan automatisointi. Verovalvontaa voitaisiin automatisoida ja tehostaa hyödyntämällä poliisin nopeusvalvontakameroita ja rekisterikilpien lukulaitteita. Tavoitteena on, että liikkuvaa valvontaa harjoittavan viranomaisen järjestelmä lähettäisi Liikenteen turvallisuusvirastolle tiedon liikenteessä havaitusta liikennekäytöstä poistetusta ajoneuvosta automaattisesti. Tämä vapauttaisi valvovien viranomaisten resursseja muihin tehtäviin ja mahdollistaisi valvontatietojen käsittelyn nykyistä laajemman automatisoinnin.

3.2 Keskeiset ehdotukset

Ehdotuksen mukaan lisävero olisi ainoa seuraamus tilanteissa, joissa olisi mahdollista muodostua kaksinkertaisen rangaistavuuden tilanne. Tämä toteutettaisiin säätämällä ajoneuvolain, ajoneuvoverolain ja polttoainemaksusta annetun lain rangaistussäännösten yhteydessä rikosoikeudellisista toimenpiteistä luopumisesta, jos samasta teosta voidaan määrätä ajoneuvoverolain 47 a §:ssä tarkoitettu lisävero. Kyseiset teot jäisivät edelleen rikkomuksiksi, mutta lisäverosta tulisi aina ensisijainen seuraamus, mikä sulki pois rikosoikeudellisen menettelyn.

Kaksoisrangaistavuuden kieltäön liittyvä rikosoikeudellisesta toimenpiteestä luopuminen koski rangaistusta, joka on säädetty käyttökiellossa tai ajokiellossa olevan ajoneuvon käytöstä, rekisteri-ilmoituksen laiminlyönnistä sekä koekilpien tai siirtoluvan väärinkäytöstä. Rikosoikeudellisista toimenpiteistä luovuttaisiin kuitenkin vain silloin kun ajoneuvoveron lisäveron määrääminen olisi mahdollista. Toimenpiteistä luopuminen koski siis vain tilanteita, joissa liikenteessä on käytetty ajoneuvoveronalaista M- tai N- luokan ajoneuvoa, joka on rekisteröimätön tai ilmoitettu liikennekäytöstä poistetuksi.

Lisäksi esityksessä pyrittäisiin siihen, että jos kuljettajana edellä mainituissa teoissa olisi toiminut eri henkilö kuin verovelvollinen, myöskään kuljettajaa ei sakotettaisi. Vaikka vastaaja olisi tässä yhteydessä eri henkilö kuin verovelvollinen ja kaksoisrangaistavuuden kieltö ei sinänsä tulisi sovellettavaksi, on katsottava tarkoituksenmukaiseksi, että vain tahoa, joka on vastuussa ajoneuvon liittyvistä puutteellisuuksista, rangaistaan. Tähän liittyen ajoneuvon kuljettajan rikosoikeudellista asemaa lievennettäisiin ajoneuvoverorikkomuksen ja polttoainemaksurikkomuksen osalta siten, että teon rangaistavuus koskisi vain ajoneuvon omistajaa tai haltijaa.

Ajoneuvoverorikkomuksen syyksiluettavuutta täsmennettäisiin siten, että teon rangaistavuus edellyttäisi tahallisuutta tai tuottamusta. Vastaava tarkennus tehtäisiin polttoainemaksurikkomusta koskevaan syyksiluettavuuden edellytyksiin. Täsmennykset vastaisivat oikeuskäytännössä (KKO:2009:44 ja Itä-Suomen hovioikeus 30.9.2008 nro 935, R 08/405) omaksuttua tulkintaa syyksiluettavuudesta.

Jos liikennevalvonnassa tavataan M- tai N- luokan ajoneuvo, joka on rekisteröimätön tai ilmoitettu liikennekäytöstä poistetuksi, valvova viranomainen tekisi asiasta Liikenteen turvallisuusvirastolle ilmoituksen lisäveron maksuunpanoa varten. Valvova viranomainen voisi myös edelleen estää ajoneuvon käytön ajoneuvoverolain 58 §:n mukaisesti. Valvontatilanteessa viranomainen voi käytännössä arvioida lisäveron määräämisen edellytyksiä vain karkeasti. Samaa tekoon liittyvistä rikosoikeudellisista toimenpiteistä luopuminen ei kuitenkaan riippuisi siitä, määrääkö Liikenteen turvallisuusvirasto myöhemmin lisäveron vai katsooko se kuuluttuaan verovelvollista, ettei lisäveron määräämiselle ei ole edellytyksiä. Tarkoituksena olisi tältä osin pitää valvonta- ja verotusprosessi yksinkertaisena ja selkeänä.

Rikesakkorikkomuksista annetun lain 10 §:ään tehtäisiin tarkennuksia liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon osalta. Muutoksella palautettaisiin sakotusoikeus liikennekäytöstä poistetun muun kuin ajoneuvoveron alaisen ajoneuvon osalta.

Ajoneuvoverolakiin lisättäisiin säännös kuvaamalla kerättyjen tietojen käyttämisestä verotuksen valvontaan. Säännös mahdollistaisi esimerkiksi poliisin nopeusvalvontakameroiden ja rekisterikilpienlukulaitteiden avulla hankittujen tietojen käsittelyn Liikenteen turvallisuusviraston omina tietoina ajoneuvoveron valvonnassa.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Vuonna 2016 ajoneuvoveroa kannettiin noin 1 083 miljoonaa euroa. Vuonna 2016 lisäveroa koskevia tapauksia tuli tapahtumapäivän perusteella vireille noin 2 200 ja näistä maksuunpanoon on johtanut vähän alle tuhat tapausta. Lisäveroa maksuunpantiin noin 1,7 miljoonaa euroa ja keskimääräinen lisävero oli tällöin noin 1 800 euroa. Maaliskuun 2017 alkuun mennessä näistä lisäveroista oli maksettu vähän yli 40 prosenttia.

Korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisun jälkeen suurimmassa osassa ilmitulleista tapauksista lisävero on jäänyt maksuunpanematta rikosoikeudellisen rangaistuksen takia. Ehdotetuilla muutoksilla palautettaisiin lisäveron määräämismahdollisuus. Muutoksen johdosta maksuunpantavien lisäverotapausten määrän arvioidaan kasvavan vuodessa noin tuhannella. Tämä tarkoittaisi maksuunpantavien lisäverojen kasvua noin kahdella miljoonalla eurolla, ottaen huomioon vuonna 2017 voimaantullut ajoneuvoveron perusveron korotus. Mikäli maksuunpantavasta määrästä saadaan perittyä noin puolet, lisääntyisivät ajoneuvoverotulot vuositasolla noin

miljoonalla eurolla. Koska rikosoikeudellisessa menettelyssä käsiteltävien tapausten määrä vastaavasti vähenisi, alenisivat sakoista valtiolle kertyvät tulot arviolta vajaalla 100 000 eurolla.

Nopeusvalvontakameroiden ja rekisterikilpien lukulaitteiden automaattinen hyödyntäminen ajoneuvoveron valvonnassa kasvattaisi kiinnijäämisen riskiä ajoneuvoveron laiminlyömisestä ja todennäköisesti lisäisi merkittävästi lisäverojen maksuunpanoja. Verovalvonnan tehostuminen myös ennaltaehkäisisi liikennekäytöstä poistetuksi merkittyjen autojen käyttöä ja kasvattaisi ajoneuvoveron tuottoa.

4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Esitys tehostaisi viranomaisten toimintaa. Ehdotetuilla muutoksilla tuomioistuimiin tehtävien lisäveroa koskevien valitusten määrän arvioidaan vähenevän, koska rikosprosessi ja hallinnollinen menettely erotettaisiin selkeämmin toisistaan. Tämä vähentäisi jonkin verran hallintotuomioistuimissa käsiteltävien oikeustapausten määrään. Valvovan viranomaisen tehtävät pysäytystilanteessa vähenisivät. Esitys osaltaan vähentäisi työmäärää rikosoikeusprosessissa, koska kyseessä olevien rangaistusvaatimusten kiistojen käsittelyt loppuisivat. Hallinnollinen prosessi on kevyempi kuin rikosoikeudellinen prosessi, koska hallinnollinen seuraus ei edellytä esimerkiksi tuottamuksellisuuden tai tahallisuuden arviointia. Lisäveroasioiden käsittely tehostuisi Liikenteen turvallisuusvirastossa, koska käsittelyssä ei olisi enää tarpeen tarkistaa, onko samaa asiaa käsitelty rikoksena.

Esityksellä olisi vaikutusta poliisin suorittamaan ajokorttilain (386/2011) 65 §:n mukaisten toistuvien rikkeiden seurantaan ajo-oikeusharkinnassa. Jos sakon sijasta asia käsiteltäisiin lisäverona, poliisi ei voisi ottaa kyseistä tapahtumaa huomioon ajo-oikeuden menetystä arviotaessa. Tämä vähentäisi ajoneuvoliikennerekisteriin merkittävien rekisteritietojen käsittelyä sekä ajoneuvoliikennerekisteriä pitävässä Liikenteen turvallisuusvirastossa että ajokieltoon määräävässä poliisiviranomaisessa.

Ajoneuvoverolakiin lisättävä säännös verotuksen valvonnasta ajoneuvoja kuvaamalla mahdollistaisi nykyisin pitkälti manuaalisina toimenpiteinä hoidettavan verovalvonnan automatisoinnin. Vaikka valvonnan automatisointi nopeuttaisi toimintaa, valvontahavaintojen määrän huomattava kasvu lisäisi veronkantoviranomaisen selvittelytyön määrää, eikä viranomaistoiminnan tehostuminen siten välttämättä vähentäisi kokonaisresurssitarvetta.

4.3 Vaikutukset kansalaisen asemaan

Lakiesitys parantaisi kansalaisten yhdenvertaisuutta siten, että samasta teosta seuraisi kaikille sama seuraamus. Nyt eri henkilöt voivat saada erilaiset seuraamukset samanlaisesta teosta. Seuraamus voi vaihdella alle sadan euron suuruiseen sakosta yli tuhannen euron suuruiseen lisäveroon tai näiden yhdistelmään. Lisäksi lain rikkomisesta seuraisi esityksen myötä vain yksi seuraamus.

5 Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu valtiovarainministeriössä yhteistyössä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa. Ajoneuvoveron valvontaa koskeva säännös on alun perin sisältynyt luonnokseen hallituksen esitykseksi laiksi kevyiden moottoriajoneuvojen verosta ja laiksi ajoneuvoverolain 21 ja 57 §:n muuttamisesta. Koska hallitus ei kuitenkaan anna esitystä kevyiden moottoriajo-

neuvojen verosta, on ajoneuvoveron valvontaa koskeva säännös sisällytetty tähän hallituksen esitykseen.

5.1 Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen

Siltä osin kun esitys koskee lisäveron suhdetta rikosoikeudelliseen menettelyyn, esityksestä pyydettiin lausunto oikeusministeriöltä, liikenne- ja viestintäministeriöltä, sisäministeriöltä, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Tullilta, Rajavartiolaitokselta, Poliisihallitukselta ja Valtakunnansyyttäjänvirastolta. Tältä osin lausunnolla ollut esitysluonnos sisälsi kaksoisrangaistavuuden kieltoa koskevat säännösehdotukset. Lausunnon antoivat oikeusministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenteen turvallisuusvirasto, Tulli, Rajavartiolaitos, Poliisihallitus ja Valtakunnansyyttäjänvirasto.

Lausunnonantajat pitivät yleisesti ottaen esitystä kannatettavana. Lausunnoissa tuotiin esiin, että esitys selkeyttäisi liikennevalvonnan operatiivista toimintaa ja nopeuttaisi valvontatilanteessa asian käsittelyä. Esityksen katsottiin parantavan kansalaisten yhdenvertaisuutta ja ennustettavuutta kun kaikki saisivat samasta teosta saman rangaistuksen. Lisäksi huomioitiin se, että rikosoikeudellinen menettely olisi edelleen mahdollinen vakavammissa väärinkäytöksissä. Kaksinkertainen rankaiseminen olisi kuitenkin estetty selkeillä toimenpiteestä luopumissäännöksillä, jotka ovat velvoittavia.

Liikenne- ja viestintäministeriön lausunnossa kiinnitettiin huomiota Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen suuren jaoston antamaan ratkaisuun niin sanotussa Norjaa koskevassa *ne bis in idem* -tapauksessa (15.11.2016; *A and B v. Norway*). Tapauksessa valittajat olivat katsoneet ihmisoikeustuomioistuimen aikaisempaan ratkaisukäytäntöön viitaten, että heitä oli ihmisoikeussopimuksen lisäpöytäkirjan vastaisesti rangaistu kahdesti kun he olivat joutuneet sekä syytteeseen että maksamaan veronkorotusta saman verorikoksen johdosta. Ratkaisussa on merkittävää se, että ongelma ei enää katsottu sitä, että Norjassa samasta teosta seuraa sekä rikossyyte että veronkorotus. Vaikuttaa siltä, että suuren jaoston ratkaisu poikkeaa merkittävästi aikaisemmasta ihmisoikeustuomioistuimen *ne bis in idem* -tulkintakäytännöstä.

Oikeusministeriö piti esityksen perusratkaisua, eli kaksoisrangaistavuuden kiellon toteutumista toimenpiteestä luopumista koskevalla säännöksillä, kannatettavana. Järjestelmän tulisi olla mahdollisimman selväpiirteinen, mutta samaan aikaan siinä tulisi ottaa huomioon sääntelyn kohteen erityispiirteet ja pitää prosessi valvonnasta vastaavalle viranomaiselle riittävän yksinkertaisena.

Esityksessä on otettu huomioon oikeusministeriön esitykset pääpiirteissään. Tässä esityksessä on lähdetty siitä, ettei liikenne- ja viestintäministeriön lausunnossa mainittu Norjaa koskeva Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen tapaus muodosta vielä riittävää tulkinnanmuutoslinjaa. Esitys vastaa kansallisessa lainsäädännössä valittua linjaa siitä, että asian hallinnollinen sanktio ja rikosoikeudellinen seuraamus samasta teosta ovat toisensa poissulkevia.

Ajoneuvoveron teknisin keinon suoritettavaa verovalvontaa koskeva säännösehdotus oli lausuntokierroksella kevyiden moottoriajoneuvojen veroa koskevan esitysluonnoksen yhteydessä. Silloin asiasta lausuiivat sisäministeriön poliisiosasto, oikeusministeriö, poliisihallitus, Autoliitto ry, Suomen motoristit ry sekä Teknisen kaupan liitto ry.

Sisäministeriön poliisiosasto ja Poliisihallitus pitivät teknisen valvonnan säännöstä perusteltuna. Oikeusministeriö ehdotti täsmennyksiä esitysluonnoksen tekstiin.

HE 81/2017 vp

Autoliitto ry piti ehdotetun säännöksen sanamuotoa liian avoimena ja epätäsmällisenä. Suomen motoristit ry katsoi, että valvonnan vaikutuksia tulee arvioida laajemmin. Teknisen kaupan liitto ry:n näkemyksen mukaan kansalaisten liikkeiden yksityiskohtainen seuranta ja talentaminen ovat perustuslain hengen vastaisia.

Ajoneuvoveron valvontaa koskevan säännöksen sanamuotoa on täsmennetty lausuntojen perusteella. Lisäksi esityksen perusteluita on täydennetty.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotusten perustelut

1.1 Ajoneuvoverolaki

57 §. Valvonta. Pykälä koskee ajoneuvoverotuksen valvontaa. Pykälään lisättävässä uudessa 2 momentissa säädettäisiin verotuksen valvonnasta teknisin laittein. Kuvaamalla tapahtuva valvonta kohdistuisi liikenteessä käytettäviin autoihin. Nopeusvalvontakameroiden kuvia ja rekisterilukulaitteiden havaintoja voitaisiin käyttää ajoneuvoverotuksen valvonnassa. Säännöksellä laajennettaisiin teknisen valvonnan käyttöalaa siitä, mitä poliisilain 4 luvun 1 §:ssä säädetään. Valvonta voisi tapahtua jatkuvana tai toistuvana automaattisena kuvaamisena taikka kuvan tai muun valvontatiedon tallentamisena. Selkeyden vuoksi säännöksessä todettaisiin myös se, että valvontaa järjestettäessä tai suoritettaessa tulisi varmistua, että kuvaaminen ei kohdistu pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviin tiloihin. Teknisellä verovalvonnalla kerättävät tiedot tallennettaisiin ajoneuvoliikennerekisteriin, ja tietojen käsittelyyn sovellettaisiin silloin ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain säännöksiä. Käytännössä verovalvonta tapahtuisi Liikenteen turvallisuusvirastossa siten, että kuvaamalla kerättäviä ajoneuvojen tunnistetietoja verrattaisiin automatisoidusti ajoneuvoliikennerekisterin tietoihin, jolloin voidaan todeta, onko liikenteestä tavattu ajoneuvo ilmoitettu liikennekäytössä olevaksi ja onko siitä maksettu ajoneuvovero.

66 §. Rangaistussäännökset. Pykälään sisältyvät ajoneuvoverolain rangaistussäännökset. Pykälän 1 momenttiin tehtäisiin terminologinen täsmennys.

Pykälän 2 momentin mukaan eräänntyneen ajoneuvoveron maksamattomuuden takia ajoneuvoverolain 58 §:n mukaan käyttökiellossa olevan ajoneuvon käyttämisestä ajoneuvon kuljettaja on tuomittava ajoneuvoverorikkomuksesta sakkoon. Samoin on tuomittava ajoneuvon omistaja tai haltija, joka on luovuttanut tällaisen ajoneuvon toisen kuljettavaksi. Momenttia muutettaisiin siten, että rangaistavuus rajattaisiin koskemaan vain ajoneuvon omistajaa tai haltijaa, joka kuljettaa ajoneuvoa, josta on suorittamatta eräänntyntä ajoneuvoveroa tai joka luovuttaa tällaisen ajoneuvon toisen kuljettavaksi. Rangaistus siis voisi kohdistua vain niihin henkilöihin, joka ovat yleensä vastuussa ajoneuvoveron suorittamisesta. Rangaistusvastuu täsmennettäisiin koskevan vain tahallista tekoa, eli tilannetta, jossa ajoneuvoa kuljettava omistaja tai haltija on tiennyt, että ajoneuvosta on veroa suorittamatta.

Rangaistus ajoneuvoverorikkomuksesta voi seurata samasta teosta, johon kohdistuu lisävero esimerkiksi silloin kun eräänntyneen ajoneuvoveron takia käyttökiellossa oleva ajoneuvo on myös ilmoitettu liikennekäytöstä poistetuksi. Tämän takia pykälään ehdotetaan lisättäväksi 3 momentti, jonka mukaan viranomaisen tulee jättää rikosilmoitus tekemättä, esitutkinta toimittamatta, syyte ajamatta ja rangaistus määräämättä, jos lisäveron määräämisen edellytykset ovat olemassa. Tällöin asiasta olisi tehtävä valvontailmoitus Liikenteen turvallisuusvirastolle.

1.2 Laki polttoainemaksusta

32 §. Rangaistussäännökset. Pykälän 1 momentissa säädetään rangaistus sille, joka kuljettaa eräänntyneen polttoainemaksun takia käyttökiellossa olevaa ajoneuvoa. Polttoainemaksurikkomuksesta tuomitaan myös se, joka on luovuttanut tällaisen ajoneuvon toisen kuljettavaksi.

Rangaistussäännöstä muutettaisiin niin, että se koskisi vain omistajaa tai haltijaa, joka kuljettaa tai luovuttaa toisen kuljetettavaksi ajoneuvon, josta on suorittamatta erääntynyttä polttoainemaksua. Polttoainemaksurikkomuksen rangaistavuus rajattaisiin siten vain niihin henkilöihin, jotka yleensä ovat vastuussa maksun suorittamisesta. Polttoaineverorikkomuksen täsmennettäisiin olevan rangaistavaa vain silloin kun kyse on tahallisesta teosta.

Ajoneuvoveron lisäveron ensisijaisuuteen perustuen pykälän 2 momenttiin otettaisiin rikosoikeudellisista toimenpiteistä luopumista koskeva säännös, jonka mukaan polttoainerikkomuksesta jätettäisiin rankaisematta, jos samasta teosta voitaisiin määrätä lisävero. Tällöin ajoneuvon omistajalle tai haltijalle määrättäisiin polttoainemaksu, ajoneuvovero ja lisävero, mutta ei rikosoikeudellista seuraamusta. Pykälän nykyinen 2 momentti siirtyisi tällöin uudeksi 3 momentiksi.

1.3 Ajoneuvolaki

96 §. *Ajoneuvorikkomus.* Pykälässä säädetään ajoneuvolain säännösten rikkomisen seuraamuksista. Pykälään lisättäisiin uusi 5 momentti, jossa säädettäisiin, että ajoneuvoon kohdistuvassa ajokiellossa tai käyttökiellossa olevan ajoneuvon käyttämisestä, rekisteri-ilmoituksen laiminlyönnistä sekä koekilpien ja siirtoluvan väärinkäytöstä jätettäisiin sakko määräämättä, jos samasta teosta voidaan määrätä ajoneuvoveron lisävero. Edelleen kuljettajaa voisi rangaista muissa kuin lisäveroon johtavissa ajoneuvolain 96 §:n tilanteissa. Toimenpiteistä luopuminen ei myöskään koskisi ajoneuvoverottomia ajoneuvoja kuten esimerkiksi moottoripyöriä tai linja-autoja.

Kuljettajaa ei ehdotetun momentin mukaan rangaistaisi edellä mainituissa tilanteissa, jos kuljettaja ei olisi verovelvollinen. Kyseisellä seikalla pyritään painottamaan vastuuta ajoneuvon liikennekelpoisuudesta ajoneuvon rekisteriin merkitylle verovelvolliselle, joka todellisuudessa vastaa ajoneuvoon liittyvien ominaisuuksien lainmukaisuudesta.

Lisäksi momentissa säädettäisiin valvovan viranomaisen velvollisuudesta ilmoittaa lisäveroon johtavasta väärinkäytöksestä Liikenteen turvallisuusvirastolle.

1.4 Laki rikesakkorikkomuksista

10 §. *Ajoneuvon katsastusta ja rekisteröinti-ilmoitusta koskevat rikkomukset.* Pykälän 1 momentti koskee katsastamattoman, rekisteröimättömän tai liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon ajoneuvolain 8 §:n 1 momentin tai 85 §:n 1 momentin vastaisesta tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta käyttämisestä kuljettajalle määrättävää rikesakkoa.

Pykälän 2 momentin mukaan ajoneuvolain 64 §:n 1 momentissa tarkoitetun muuta kuin ajoneuvon liikennekäyttöä koskevan rekisteritietoilmoituksen tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta tekemättä jättämisestä määrätään ajoneuvon omistajalle tai haltijalle 70 euron rikesakko. Momenttia muutettaisiin siten, että liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon käyttämisestä voisi seurata sakkorangaistus silloin kun kyseessä on muu kuin ajoneuvoveron alainen ajoneuvo, kuten moottoripyörä.

Pykälän uuteen 3 momenttiin lisättäisiin selvyuden vuoksi informatiivinen viittaus ajoneuvolain toimenpiteistä luopumista koskevaan säännökseen.

2 Voimaantulo

Lait ehdotetaan tuleviksi voimaan mahdollisimman pian.

3 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Ehdotetun sääntelyn keskeisenä tarkoituksena on varmistaa perustuslain ja Suomea sitovien kansainvälisten sopimusten edellyttämä kaksoisrangaistavuuden kiellon toteutuminen rikosoikeudellisista toimenpiteistä luopumista koskevilla säännöksillä. Hallinnollisena seuraamuksena määrättävä lisävero ja rikosseuraamuksena määrättävä rangaistus yhteensovittaisiin kaksoisrangaistavuuden kiellon kannalta hyväksyttävällä tavalla siten, että lisävero olisi seuraamuksena aina ensisijainen. Jos samasta teosta olisi säädetty lisävero ja kyse olisi myös ajoneuvorikkomuksesta, ajoneuvoverorikkomuksesta tai polttoainemaksurikkomuksesta, asiaa ei käsiteltäisi rikosoikeudellisessa menettelyssä, jolloin lisävero jäisi ainoaksi seuraamukseksi.

Yksityiselämän suojaamisesta säädetään perustuslain 10 §:ssä. Pykälän 1 momentin mukaan jokaisen yksityiselämä, kunnia ja kotirauha on suojattu. Ajoneuvoverolain 57 §:n 2 momenttiin ehdotettu lisäys valvonnasta ajoneuvoja kuvaamalla mahdollistaisi tietojen keräämisen ajoneuvoista verotuksen valvontaa varten. Nykyiset laitteet mahdollistavat ajoneuvojen tunnistamisen rekisterikilpien automaattisella luennalla. Kulkuneuvojen tunnistaminen liikenteessä tai muulla yleisellä paikalla ei tarkoittaisi puuttumista perustuslaissa tarkoitettuun yksityiselämän suojaan. Ajoneuvoverolain säännöksessä myös mainittaisiin selkeyden vuoksi, että kuvaaminen ei saa kohdistua pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviin tiloihin.

Esitystä valmisteltaessa on katsottu, että ehdotetut lait voitaisiin säätää tavallisessa lainsäätämisjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

ajoneuvoverolain 57 ja 66 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvoverolain (1281/2003) 66 § ja
lisätään 57 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 1327/2009, uusi 2 momentti seuraavasti:

57 §

Valvonta

Edellä 1 momentissa tarkoitetun valvonnan suorittamiseksi valvontaviranomaiset voivat kuvata liikenteessä olevia ajoneuvoja. Kuvaaminen voi tapahtua myös automaattisesti ja se voi olla jatkuvaa tai toistuvaa. Kuvaaminen ei kuitenkaan saa kohdistua pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviin tiloihin.

66 §

Rangaistussäännökset

Rangaistus veropetoksesta säädetään rikoslain (39/1889) 29 luvun 1—3 §:ssä.

Ajoneuvon omistaja tai haltija, joka tahallaan kuljettaa ajoneuvoa, josta on eräännytynyt ajoneuvoveroa suorittamatta, on tuomittava *ajoneuvoverorikkomuksesta* sakkoon. Ajoneuvoverorikkomuksesta tuomitaan myös ajoneuvon omistaja tai haltija, joka on luovuttanut tällaisen ajoneuvon toisen kuljetettavaksi.

Ajoneuvoverorikkomuksesta jätetään ilmoitus tekemättä, syyte nostamatta ja rangaistus määräämättä, jos samasta teosta voidaan määrätä 47 a §:ssä tarkoitettu lisävero. Viranomaisen on tällöin ilmoitettava ajoneuvon käytöstä Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

Laki

polttoainemaksusta annetun lain 32 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan polttoainemaksusta annetun lain (1280/2003) 32 §, sellaisena kuin se on osaksi laissa 789/2013, seuraavasti:

32 §

Rangaistussäännökset

Ajoneuvon omistaja tai haltija, joka tahallaan kuljettaa ajoneuvoa, josta on eräännyttä polttoainemaksua suorittamatta, on tuomittava *polttoainemaksurikkomuksesta* sakkoon. Polttoainemaksurikkomuksesta tuomitaan myös ajoneuvon omistaja tai haltija, joka on luovuttanut tällaisen ajoneuvon toisen kuljettavaksi.

Polttoainemaksurikkomuksesta jätetään ilmoitus tekemättä, esitutkinta toimittamatta, syyte nostamatta ja rangaistus määräämättä, jos samasta teosta voidaan määrätä ajoneuvoverolain (1281/2003) 47 a §:ssä tarkoitettu lisävero. Viranomaisen on tällöin ilmoitettava ajoneuvon käytöstä Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Polttoainemaksun lainvastaiseen välttämiseen ja sen yrittämiseen ei sovelleta rikoslain (39/1889) 29 luvun 1—3 §:ää, jos rikosoikeudellinen seuraamus tulisi määrättäväksi samalle henkilölle, jolle hallinnollinen rangaistusluonteinen seuraamus on määrätty tai voitaisiin määrätä taikka josta tämä voi joutua vastuuseen verovastuuta koskevien säännösten nojalla.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä _____ kuuta 20 _____.

3.

Laki

ajoneuvolain 96 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään ajoneuvolain (1090/2002) 96 §:ään, sellaisena kuin se on laissa (992/2016), uusi
5 momentti seuraavasti:

96 §

Ajoneuvorikkomus

Ajoneuvorikkomuksesta jätetään ilmoitus tekemättä, esitutkinta toimittamatta, syyte nostamatta ja rangaistus määräämättä, jos samasta teosta voidaan määrätä ajoneuvoverolain (1281/2003) 47 a §:ssä tarkoitettu lisävero. Viranomaisen on tällöin ilmoitettava ajoneuvon käytöstä Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____
kuuta 20 ____.

4.

Laki

rikesakkorikkomuksista annetun lain 10 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rikesakkorikkomuksista annetun lain (986/2016) 10 § seuraavasti:

10 §

Ajoneuvon katsastusta ja rekisteröinti-ilmoitusta koskevat rikkomukset

Katsastamattoman, rekisteröimättömän tai liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon ajoneuvolain 8 §:n 1 momentin tai 85 §:n 1 momentin vastaisesta tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta käyttämisestä määrätään kuljettajalle 70 euron rikesakko.

Ajoneuvolain 64 §:n 1 momentissa tarkoitetun rekisteritietoilmoituksen tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta tekemättä jättämisestä määrätään ajoneuvon omistajalle tai haltijalle 70 euron rikesakko.

Toimenpiteistä luopumisesta eräissä ajoneuvorikkomuksissa säädetään ajoneuvolain 96 §:n 5 momentissa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä _____
kuuta 20 ____.

Helsingissä 28 päivänä kesäkuuta 2017

Pääministeri

Juha Sipilä

Valtiovarainministeri Petteri Orpo

1.

Laki

ajoneuvoverolain 57 ja 66 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvoverolain (1281/2003) 66 § ja
lisätään 57 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 1327/2009, uusi 2 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

57 §

Valvonta

Ehdotus

57 §

Valvonta

Edellä 1 momentissa tarkoitetun valvonnan suorittamiseksi valvontaviranomaiset voivat kuvata liikenteessä olevia ajoneuvoja. Kuvaaaminen voi tapahtua myös automaattisesti ja se voi olla jatkuvaa tai toistuvaa. Kuvaaaminen ei kuitenkaan saa kohdistua pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviin tiloihin.

66 §

Rangaistussäännökset

Rangaistuksesta ajoneuvoveron lainvastaisesta välttämisestä ja sen yrittämisestä säädetään rikoslain (39/1889) 29 luvun 1—3 §:ssä.

Joka kuljettaa ajoneuvoa, josta on eräänntynyt ajoneuvoveroa suorittamatta, on tuomittava ajoneuvoverorikkomuksesta sakkoon. Samoin on tuomittava ajoneuvon omistaja tai haltija, joka on luovuttanut tällaisen ajoneuvon toisen kuljettavaksi.

66 §

Rangaistussäännökset

Rangaistus veropetoksesta säädetään rikoslain (39/1889) 29 luvun 1—3 §:ssä.

Ajoneuvon omistaja tai haltija, joka tahallaan kuljettaa ajoneuvoa, josta on eräänntynyt ajoneuvoveroa suorittamatta, on tuomittava ajoneuvoverorikkomuksesta sakkoon. Ajoneuvoverorikkomuksesta tuomitaan myös ajoneuvon omistaja tai haltija, joka on luovuttanut tällaisen ajoneuvon toisen kuljettavaksi.

Ajoneuvoverorikkomuksesta jätetään ilmoitus tekemättä, syyte nostamatta ja rangaistus määräämättä, jos samasta teosta voidaan

HE 81/2017 vp

*määrätä 47 a §:ssä tarkoitettu lisävero. Vi-
ranomaisen on tällöin ilmoitettava ajoneuvon
käytöstä Liikenteen turvallisuusvirastolle.*

*Tämä laki tulee voimaan päivänä _____
kuuta
20 _____.*

2.

Laki

polttoainemaksusta annetun lain 32 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan polttoainemaksusta annetun lain (1280/2003) 32 §, sellaisena kuin se on osaksi
laissa 789/2013, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

32 §

Rangaistussäännökset

Joka kuljettaa ajoneuvoa, josta on eräännyttä polttoainemaksua suorittamatta, on tuomittava *polttoainemaksurikkomuksesta* sakkoon.

Polttoainemaksun lainvastaiseen välttämiseen ja sen yrittämiseen ei sovelleta rikoslain (39/1889) 29 luvun 1—3 §:ää, jos rikosoikeudellinen seuraamus tulisi määrättäväksi samalle henkilölle, jolle hallinnollinen rangaistusluonteinen seuraamus on määrätty tai voitaisiin määrätä taikka josta tämä voi joutua vastuuseen verovastuuta koskevien sääntösten nojalla.

Ehdotus

32 §

Rangaistussäännökset

Ajoneuvon omistaja tai haltija, joka tahallaan kuljettaa ajoneuvoa, josta on eräännyttä polttoainemaksua suorittamatta, on tuomittava polttoainemaksurikkomuksesta sakkoon. Polttoainemaksurikkomuksesta tuomitaan myös ajoneuvon omistaja tai haltija, joka on luovuttanut tällaisen ajoneuvon toisen kuljettavaksi.

Polttoainemaksurikkomuksesta jätetään ilmoitus tekemättä, esitutkinta toimittamatta, syyte nostamatta ja rangaistus määräämättä, jos samasta teosta voidaan määrätä ajoneuvoverolain (1281/2003) 47 a §:ssä tarkoitettu lisävero. Viranomaisen on tällöin ilmoitettava ajoneuvon käytöstä Liikenteen turvallisuusvirastolle.

Polttoainemaksun lainvastaiseen välttämiseen ja sen yrittämiseen ei sovelleta rikoslain (39/1889) 29 luvun 1—3 §:ää, jos rikosoikeudellinen seuraamus tulisi määrättäväksi samalle henkilölle, jolle hallinnollinen rangaistusluonteinen seuraamus on määrätty tai voitaisiin määrätä taikka josta tämä voi joutua vastuuseen verovastuuta koskevien sääntösten nojalla.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

ajoneuvolain 96 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään ajoneuvolain (1090/2002) 96 §:ään, sellaisena kuin se on laissa (992/2016), uusi
5 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

96 §

Ajoneuvorikkomus

Ehdotus

96 §

Ajoneuvorikkomus

Ajoneuvorikkomuksesta jätetään ilmoitus tekemättä, esitutkinta toimittamatta, syyte nostamatta ja rangaistus määräämättä, jos samasta teosta voidaan määrätä ajoneuvovelain (1281/2003) 47 a §:ssä tarkoitettu lisävero. Viranomaisen on tällöin ilmoitettava ajoneuvon käytöstä Liikenteen turvallisuusvirastolle.

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta
20 .*

4.

Laki

rikesakkorikkomuksista annetun lain 10 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rikesakkorikkomuksista annetun lain (986/2016) 10 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

10 §

Ajoneuvon katsastusta ja rekisteröinti-ilmoitusta koskevat rikkomukset

Katsastamattoman, rekisteröimättömän tai liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon ajoneuvolain 8 §:n 1 momentin tai 85 §:n 1 momentin vastaisesta tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta käyttämisestä määrätään kuljettajalle 70 euron rikesakko.

Ajoneuvolain 64 §:n 1 momentissa tarkoitettua muuta kuin ajoneuvon liikennekäyttöä koskevan rekisteritietoilmoituksen tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta tekemättä jättämisestä määrätään ajoneuvon omistajalle tai haltijalle 70 euron rikesakko.

Ehdotus

10 §

Ajoneuvon katsastusta ja rekisteröinti-ilmoitusta koskevat rikkomukset

Katsastamattoman, rekisteröimättömän tai liikennekäytöstä poistetun ajoneuvon ajoneuvolain 8 §:n 1 momentin tai 85 §:n 1 momentin vastaisesta tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta käyttämisestä määrätään kuljettajalle 70 euron rikesakko.

Ajoneuvolain 64 §:n 1 momentissa tarkoitettua rekisteritietoilmoituksen tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta tekemättä jättämisestä määrätään ajoneuvon omistajalle tai haltijalle 70 euron rikesakko.

Toimenpiteistä luopumisesta eräissä ajoneuvorikkomuksissa säädetään ajoneuvolain 96 §:n 5 momentissa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .